

INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR DA FORÇA AÉREA

2007/2008



TII

O TEXTO CORRESPONDE A UM TRABALHO ELABORADO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM, SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA.

Sistema de Autoridade Aeronáutica

**Carlos Manuel Gomes Fernandes
CAP/TOCART**



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

Sistema de Autoridade Aeronáutica

CAP/TOCART Carlos Fernandes

Trabalho de Investigação Individual do CPOSFA 07

Lisboa – 2008



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

Sistema de Autoridade Aeronáutica

CAP/TOCART Carlos Fernandes

Trabalho de Investigação Individual do CPOSFA 07

Orientador:

TCOR/PILAV Sérgio Pereira

Lisboa – 2008

Agradecimentos

A todos que directa ou indirectamente contribuíram para a realização deste trabalho e me motivaram, ouviram e esclareceram.

Agradeço Particularmente aos senhores:

Tenente-Coronel Sérgio Pereira que, pelas suas orientações contribuiu para a clareza e estrutura deste trabalho;

Tenente-Coronel Maximiano Gomes pela excelente recepção e pela entrevista acerca do sistema de segurança interna e do Gabinete Coordenador de Segurança;

Major Martinho Marques, pelos seus esclarecimentos acerca do funcionamento da FAL/SEC e da participação da FAP nessa Comissão.

Major Renato Pinheiro pelas suas palavras elucidativas acerca da temática da investigação em ciências sociais.

Deixo por último um agradecimento especial ao Tenente-Coronel Carlos Paulos, pela amizade, camaradagem e altruísmo com que facultou bibliografia e partilhou conhecimentos e ideias, que foram de extrema utilidade para a elaboração deste trabalho.

Índice

Resumo	v
Abstract.....	vii
Palavras-chave	vii
Lista de Abreviaturas	viii
Introdução	1
1. A segurança da aviação civil internacional no âmbito da segurança interna	3
a. Sistema de Segurança Interna	3
b. Instituto Nacional de Aviação Civil	5
c. Comissão Nacional de Facilitação e de Segurança.....	6
d. Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil	7
e. Síntese	7
2. A segurança da aviação civil no novo contexto internacional de segurança e defesa	8
a. Novo ambiente internacional de segurança e defesa	8
b. O caso português.....	9
c. A segurança da aviação civil internacional	10
d. O contributo das organizações internacionais	11
(1) Organização da Aviação Civil Internacional.....	11
(2) Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea	11
(3) Conferência Europeia da Aviação Civil	12
(4) União Europeia	13
(5) Organização do Tratado do Atlântico Norte.....	13
e. Síntese	14
3. O Sistema de Autoridade Aeronáutica	14
a. Finalidade e competências	14
b. Entidades que devem integrar o Sistema de Autoridade Aeronáutica.....	15
(1) Força Aérea Portuguesa.....	15
(2) Instituto Nacional de Aviação Civil	16
(3) Guarda Nacional Republicana	16
(4) Polícia de Segurança Pública.....	17
(5) Polícia Judiciária.....	17
(6) Serviço de Informações de Segurança	18
(7) Serviço de Estrangeiros e Fronteiras	18

c. Organização do Sistema de Autoridade Aeronáutica	18
(1) Conselho do Sistema de Autoridade Aeronáutica	19
(2) Comissão de Autoridade Aeronáutica	20
(3) Serviço de Policiamento Aéreo	20
(4) Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil.....	21
d. Síntese	21
4. Conclusão	22
Bibliografia	27
Anexo A – Lista de significados.....	A-1
Anexo B – Entrevistas	B-1

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Quadro síntese do modelo de análise.....	3
-----------------------------------------------------	---

Resumo

O Sistema de Autoridade Aeronáutica é o instrumento previsto na lei para reprimir actos ilícitos e promover a segurança da aviação civil em Portugal no quadro da segurança interna. Volvidos mais de 20 anos após a criação da Lei de Segurança Interna (Lei 20/87 de 12 de Junho), posteriormente alterada pela Lei 8/91, não foi regulamentado o Sistema de Autoridade Aeronáutica.

No actual contexto internacional de segurança e defesa a segurança da aviação civil concorre sobremaneira para a segurança interna. A utilização de aeronaves civis ao serviço de actividades ilegais, ou veiculadas para perpetrar ataques a zonas populacionais e pontos de elevado valor estratégico, representa uma ameaça à segurança das populações e à prosperidade das sociedades.

A segurança da aviação civil assume três vertentes – a bordo das aeronaves, nas instalações aeroportuárias e no espaço aéreo. Para garantir a segurança do espaço aéreo são necessários meios como sistemas de armas e radares e uma estrutura de comando e controlo que só as forças militares possuem.

Pretende-se que o Sistema de Autoridade Aeronáutica seja dotado das valências necessárias para prevenir e reprimir a prática de actos de interferência ilegal contra a aviação civil, numa altura em que as organizações internacionais intensificam esforços no combate ao terrorismo.

Abstract

The Aeronautical Authority System is the available tool in the law to suppress unlawful acts and promote the safety of civil aviation in Portugal in the framework of internal security. More than 20 years after the creation of the Internal Security Act (Law 20/87 of 12 June), subsequently amended by Law 8 / 91, the Aeronautical Authority System is not yet regulated.

In the current international context of security and defence the security of civil aviation strongly concurs for the internal security. The use of civil aircraft engaged in illegal activities, or as an instrument to attack crowded areas and strategic high value targets, represents a threat to people security and the prosperity of the societies.

The civil aviation security assumes three parts - on board the aircraft, at the airport installations and at the airspace. To ensure the airspace security, resources such as weapons systems, radars and a command and control structure are needed. Those are typically military forces equipment.

It is intended that the Aeronautical Authority System shall be able to prevent and suppress the practice of acts of unlawful interference against civil aviation, at a time when international organizations are intensifying efforts in combating terrorism.

Palavras-chave

Autoridade aeronáutica

Cooperação civil/militar

Defesa aérea

Espaço aéreo

Força Aérea

Forças e serviços de segurança

Interferência ilegal

Policimento aéreo

Renegade

Segurança da aviação civil

Segurança e defesa

Sistema

Sistemas de Armas

Terrorismo

Vigilância aérea.

Lista de Abreviaturas

AAN	– Autoridade Aeronáutica Nacional
ANSAC	– Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil
ANG	– Autoridade Nacional Governamental
ATM/CNS	– Air Traffic Management / Communications, Navigation and Surveillance
CEAC	– Conferência Europeia da Aviação Civil
CMIC	– Civil/Military Interface Standing Committee
CSSI	– Conselho Superior de Segurança Interna
EUROCONTROL	– European Organisation for the Safety of Air Navigation
ERRIDS	– European Regional Renegade Information Dissemination System
FAL/SEC	– Comissão nacional de Facilitação e de Segurança
FAP	– Força Aérea Portuguesa
GCS	– Gabinete Coordenador de Segurança
GNR	– Guarda Nacional Republicana
INAC	– Instituto Nacional de Aviação Civil
MANPADS	– Man – Portable Air Defense System
NATINEADS	– NATO Integrated Extended Air Defence System
NATMC	– NATO Air Traffic Management Committee
NEASCOG	– NATO/EUROCONTROL ATM Security Co-ordination Group
OACI	– Organização da Aviação Civil Internacional
ONU	– Organização das Nações Unidas
OTAN	– Organização do Tratado do Atlântico Norte
PJ	– Polícia Judiciária
PNSAC	– Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil
PSP	– Polícia de Segurança Pública
SAA	– Sistema de Autoridade Aeronáutica
SEF	– Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SIS	– Serviço de Informações de Segurança
SNSAC	– Sistema nacional de Segurança da Aviação Civil

Introdução

A segurança da aviação civil tem assumido uma crescente prioridade nas agendas das organizações internacionais e dos Estados. As implicações que um acidente ou um atentado terrorista representam a nível económico e social poderão ser catastróficas. A utilização de aeronaves civis e de infra-estruturas aeronáuticas pelas organizações terroristas, como foi o atentado em Nova Iorque em 11 de Setembro de 2001, marcou uma viragem no contexto da segurança e defesa no âmbito da aviação civil a nível internacional.

A ameaça à segurança da aviação civil é uma das faces de um problema – o da segurança e defesa. Este problema coloca-se a dois níveis, ao da segurança interna e ao da defesa nacional. Embora distintos, estes conceitos estão interligados, devido às repercussões que, aos dois níveis, essa ameaça representa para o país. Neste sentido, a segurança já não se coloca somente à dimensão dos estados, mas num sentido mais vasto, a nível regional, como é o caso da União Europeia.

A resposta a esta ameaça terrorista não se confina à adopção de medidas preventivas de segurança a bordo das aeronaves e nos aeroportos. Deve englobar também a vigilância do espaço aéreo e a possibilidade do uso da força, quer no ar quer à superfície em infra-estruturas aeronáuticas. A situação exige, por isso, forte capacidade de intervenção e prontidão para enfrentar estas ameaças, que se caracterizam cada vez mais pela imprevisibilidade no tempo, nos meios utilizados e nos alvos a atingir. Assim, este problema é transversal e comum a um conjunto de instituições, entidades e órgãos com responsabilidade na segurança da aviação civil, onde se incluem as Forças Armadas.

Em Portugal, no quadro da segurança interna, esse conjunto de entidades deveria constituir o Sistema de Autoridade Aeronáutica (SAA), previsto na Lei de Segurança Interna, mas que, até à data, não foi regulamentado.

Este trabalho de investigação tem por objectivo conceber um modelo de Sistema de Autoridade Aeronáutica adequado ao novo ambiente de segurança e defesa no âmbito da segurança da aviação civil internacional, a fim de colmatar a lacuna verificada no ordenamento jurídico português.

Na elaboração do estudo foi seguido o método de investigação em ciências sociais. Tomaram-se por base as seguintes perguntas, de partida e derivadas:

- Qual será o modelo de Sistema de Autoridade Aeronáutica português adequado ao novo ambiente de segurança e defesa, no âmbito da segurança da aviação civil internacional?

- Estará o actual sistema de segurança interna preparado para fazer face ao novo ambiente de segurança e defesa no âmbito da segurança da aviação civil internacional?
- Como se caracteriza o novo ambiente de segurança e defesa no âmbito da segurança da aviação civil internacional?
- Quais as entidades que, no âmbito da segurança interna, têm atribuições que concorrem para a segurança da aviação civil internacional?
- Que composição deve ter o SAA e como se deve articular?

Partiu-se para a fase de exploração, consubstanciada na pesquisa de trabalhos relacionados com o tema em investigação, na análise de diplomas legais e regulamentação técnica, quer comunitária quer de organizações internacionais ligadas à segurança da aviação civil internacional. Foram efectuadas entrevistas a entidades com funções na segurança interna e na segurança da aviação civil, incluindo a Força Aérea (FAP).

Ao longo dos capítulos desta monografia procurar-se-á testar a seguinte hipótese:

- O modelo de Sistema de Autoridade Aeronáutica composto por dois órgãos, um de nível estratégico e outro operacional, que congregue as forças e serviços de segurança, o Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC) e a FAP, é adequado ao novo ambiente internacional de segurança e defesa, no âmbito da segurança da aviação civil.

Começar-se-á por apresentar o modo como o Estado aplica as medidas de segurança interna e como se organiza no combate ao terrorismo, na vertente da aviação civil internacional.

No segundo capítulo será caracterizado o novo ambiente internacional de segurança e defesa e as ameaças que esta realidade implica no sector da aviação civil. Far-se-á referência à singularidade do nosso país, pela descontinuidade do território, pelo vasto espaço aéreo jurisdicional e por constituir uma fronteira externa da União Europeia. Será ainda apresentada a forma como as organizações internacionais têm enfrentado as novas ameaças ao sector da aviação civil.

O terceiro capítulo é dedicado ao Sistema de Autoridade Aeronáutica, a sua finalidade, atribuições e organização.

Por último, apresentam-se as principais conclusões da investigação efectuada, referindo-se os contributos para o conhecimento e as recomendações.

O modelo de análise tem como conceito basilar a segurança da aviação civil internacional e que se encontra esquematizado na tabela seguinte:

Tabela 1 – Quadro Síntese do modelo de análise

Conceito	Dimensões	Variáveis	Indicadores
Segurança da aviação civil internacional	Segurança aeroportuária	Meios internos aos aeroportos	Quantitativos/effectivos
		Meios externos	
	Segurança a Bordo	Desvios para fins políticos ou reivindicações	Nº de aeronaves desviadas
		Utilização das aeronaves como arma	Nº de aeronaves usadas como arma
		Uso de armamento ou explosivos	Nº de atentados com uso de armas ou explosivos
	Segurança do espaço aéreo	Violação do espaço aéreo longe de áreas sensíveis	Nº de violações de espaço aéreo
		Violação do espaço aéreo perto ou com perfil de ameaça a áreas sensíveis	Nº de voos considerados ameaça

1. A segurança da aviação civil internacional no âmbito da segurança interna

a. Sistema de Segurança Interna

O SAA enquadra-se num sistema mais vasto – o Sistema de Segurança Interna. Destina-se, no quadro da segurança interna, a prevenir e reprimir acções criminosas contra as populações e bens, através da utilização de aeronaves ou infra-estruturas aeronáuticas, ou contra as próprias aeronaves e infra-estruturas de apoio à aviação civil internacional.

O Sistema de Segurança Interna é o instrumento utilizado pelo Estado para “garantir a ordem, a segurança e a tranquilidade públicas, proteger pessoas e bens, prevenir a criminalidade” (artigo 1º da Lei n.º 20/87, de 12 de Junho). Este é constituído por dois órgãos, o Conselho Superior de Segurança Interna (CSSI) e o Gabinete Coordenador de Segurança (GCS) e compreende a participação a vários níveis, entre outros, das forças e serviços de segurança e dos órgãos dos sistemas de autoridade marítima e aeronáutica¹.

O CSSI surge no topo do sistema, como órgão interministerial de auscultação e

¹ O sistema de autoridade marítima é mencionado em virtude da analogia patente na lei de Segurança Interna entre estes dois sistemas.

consulta, cabendo-lhe a função de emitir pareceres, nomeadamente, sobre a definição das linhas gerais da política de segurança interna. O Conselho é presidido pelo Primeiro-Ministro e dele fazem parte entre outros, “os responsáveis pelos sistemas de autoridade marítima e aeronáutica”².

O GCS, Regulamentado através do Decreto-Lei nº 61/88 de 27 de Fevereiro e modificado pelo Decreto-Lei n.º 149/2001 de 7 de Maio, é um órgão especializado de assessoria e consulta para a coordenação técnica e operacional da actividade das forças e dos serviços de segurança. Funciona na dependência directa do Primeiro-Ministro ou, por sua delegação, do Ministro da Administração Interna.

Das funções do GCS destacam-se o estudo e proposta de esquemas de cooperação das forças e serviços de segurança, do seu eventual emprego combinado e planos de actuação conjunta das forças e serviços encarregados da prevenção da criminalidade.

De acordo com a lei de segurança interna, este Gabinete integra, entre outros, “os responsáveis pelos sistemas de autoridade marítima e aeronáutica”. Todavia, no diploma que regulamenta o funcionamento do Gabinete, o responsável pelo sistema de autoridade aeronáutica é substituído pelo presidente do Instituto Nacional de Aviação Civil.

Esta discrepância entre os dois diplomas, e o facto de o presidente do INAC participar no sistema de segurança interna não significa que o SAA seja dispensável. Ao invés, é cada vez mais premente a necessidade de regulamentar um sistema que, no quadro da segurança interna, garanta a prevenção e repressão de ameaças à segurança de infra-estruturas aeronáuticas, de aeronaves e, incontornavelmente, à segurança do espaço aéreo. Prova disso é a recente proposta de alteração à lei de segurança interna, que continua a aludir ao SAA.

De acordo com a Resolução do Conselho de Ministros n.º45/2007, que define as orientações para a revisão da actual lei, pretende-se que a “nova lei de segurança interna consagre um conceito estratégico de segurança interna adequado ao ciclo histórico”³. A geometria variável consubstanciada na interacção de um conjunto de sistemas coordenados por um órgão central e a inclusão das forças armadas constituirão a grande novidade desta revisão.

² Artigo 11º da Lei n.º 20/87, de 12 de Junho.

³ Resolução do Conselho de Ministros n.º45/2007.

b. Instituto nacional de Aviação Civil

O INAC é um instituto público tutelado pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Tem por missão “regular e fiscalizar o sector da aviação civil e supervisionar e regulamentar as actividades desenvolvidas neste sector”⁴, em todo o território nacional e no espaço aéreo sob jurisdição do Estado Português. Das suas atribuições destacam-se:

- Promover a facilitação e segurança, coordenando a implementação e execução dos respectivos programas nacionais;
- Assegurar a representação técnica do Estado nos organismos internacionais na área da aviação civil;
- Supervisionar e garantir o cumprimento das normas comunitárias.

Este Instituto possui, entre outros órgãos, o Conselho Consultivo e o Gabinete de facilitação e Segurança da Aviação Civil. O primeiro é constituído por representantes de diversas áreas, desde operadores aéreos ao Instituto de Turismo. O segundo tem a função de coadjuvar o presidente na promoção, implementação e desenvolvimento das políticas de facilitação e segurança.

No artigo 4º do diploma que regula o INAC são listadas as entidades sujeitas à sua jurisdição, onde se incluem as entidades gestoras dos aeroportos e aeródromos, os prestadores dos serviços de navegação aérea, os operadores de transporte aéreo e as entidades prestadoras de serviços de apoio ao transporte aéreo.

O artigo 20º do mesmo diploma especifica que os trabalhadores do INAC, quando no exercício de funções de fiscalização, inspecção ou auditoria são equiparados a “agentes de autoridade”.

Deste modo, o INAC tem condições para implementar e fiscalizar a regulamentação internacional, tem jurisdição sobre as entidades gestoras dos aeroportos e aeródromos abertos ao tráfego comercial, podendo aplicar convenientemente as medidas de segurança da aviação civil nas infra-estruturas aeroportuárias e a bordo das aeronaves. Porém não dispõe de competências sobre um vector importante da segurança da aviação civil – a segurança do espaço aéreo – só possível através de vigilância com radar primário, patrulhamento e policiamento aéreo. Neste campo o quadro legislativo do sector é omissivo.

⁴ Decreto-Lei n.º 145/2007 de 27 de Abril.

c. Comissão nacional de Facilitação e de Segurança

A Comissão Nacional de Facilitação e de Segurança (FAL/SEC), criada pelo Decreto-Lei n.º 322/98 de 28 de Outubro, surgiu na sequência dos padrões e práticas recomendadas emanadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) de que Portugal é membro, e dos acordos internacionais relativos à prevenção e repressão de actos ilícitos contra a segurança da aviação civil, que o Estado subscreveu.

A FAL/SEC funciona no âmbito do INAC e constitui mais um órgão consultivo do presidente do conselho directivo daquele Instituto, em matéria de racionalização e eficiência da exploração aeroportuária, do transporte aéreo, da prevenção de actos ilícitos contra a aviação civil⁵ e coordenação das entidades que desenvolvem essas funções.

A Comissão é composta por um vasto número de representantes de entidades públicas e privadas, incluindo as forças e serviços de segurança e um representante da FAP, tendo, genericamente, as seguintes competências:

- Estudar e propor os sistemas de facilitação e de segurança da aviação civil e os respectivos programas nacionais;
- Elaborar e propor recomendações e procedimentos de facilitação e de segurança a aplicar nos aeroportos, aeródromos e serviços de apoio à navegação aérea.

A nível local o mesmo diploma criou, nos aeroportos e aeródromos abertos ao tráfego comercial, as comissões aeroportuárias cuja função é “assegurar a coordenação entre as várias entidades locais intervenientes nos domínios da facilitação e da segurança”.

Por último, a operacionalização das normas e procedimentos de segurança é executada através dos “programas de segurança aeroportuários”, cuja elaboração é da responsabilidade da Polícia de Segurança Pública (PSP).

Em sede desta Comissão foram desenvolvidos trabalhos sobre o controlo da actividade da aviação civil nos aeródromos pequenos e alterações à publicação de informação aeronáutica “AIP PORTUGAL”. A comissão tem sido um fórum importante de discussão de assuntos e difusão de informação relativamente à segurança da aviação civil⁶.

⁵ Decreto-Lei n.º 322/98 de 28 de Outubro.

⁶ Tópico da entrevista ao representante da FAP na FAL/SEC.

d. Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil

Em cumprimento do Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, sobre o estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil, o Estado Português aprovou o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC), através da Deliberação do Conselho de Ministros n.º 248-DB/2003 de 23.

Este Programa é confidencial e “define o sistema de segurança da aviação civil em Portugal, a sua organização, competências, responsabilidades, normas e procedimentos de segurança”⁷. Destina-se a garantir a segurança das operações aéreas, a protecção das aeronaves, passageiros e tripulações, bem como instalações aeroportuárias, mediante a implementação de um conjunto de normas que permitam “dissuadir, detectar, responder e neutralizar actos de interferência ilegal contra a segurança da aviação civil”.

O programa “não substitui os programas de segurança, planos de contingência e de emergência de cada entidade”, o que abre a porta a redundância, sobreposição e eventual inoperância, relativamente aos programas estabelecidos no âmbito da FAL/SEC.

Neste documento é criada a ANSAC, que é conferida ao presidente do conselho directivo do INAC, a quem compete assegurar o desenvolvimento, implementação e supervisão da aplicação do PNSAC. É também criado o Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil (SNSAC), estrutura que reúne a maioria das entidades que também integram a FAL/SEC.

O SNSAC mantém-se paralelamente à FAL/SEC, isto é, duas estruturas com sobreposição na mesma área de intervenção, que têm representantes das mesmas entidades. A nível aeroportuário o SNSAC contempla a existência de quatro órgãos a juntar ao que a FAL/SEC consagra. As entidades representadas a este nível nas duas estruturas são as mesmas, pelo que se levantam dúvidas quanto à sua eficácia.

e. Síntese.

A falta de regulamentação do SAA constitui uma vulnerabilidade face às novas ameaças. As consequências podem não equivaler às do atentado de 11 de Setembro de 2001, mas afectar pontos vitais para a segurança do país e o bem-estar das populações.

⁷ Deliberação do Conselho de Ministros n.º 248-DB/2003.

Esse vazio regulamentar tem sido parcialmente colmatado pelo presidente do INAC e indirectamente pela FAL/SEC, porém, sem as valências necessárias para o efeito.

O SNSAC criado pelo PNSAC por imperativo comunitário veio originar redundância entre este sistema e a FAL/SEC e propiciar inoperância das estruturas.

Da análise de todo o dispositivo destinado a promover a segurança da aviação civil, no âmbito da segurança interna, constata-se que a segurança do espaço aéreo não está contemplada. Importa pois identificar o novo ambiente internacional de segurança e defesa, que será abordado no próximo capítulo.

2. A segurança da aviação civil no novo contexto internacional de segurança e defesa

a. Novo ambiente internacional de segurança e defesa

O ambiente internacional de segurança e defesa tem sofrido alterações significativas motivadas em grande parte pela implosão da União Soviética, que pôs fim ao sistema bipolar que contribuía, através da esfera de influencia das superpotências, para a manutenção do “status quo” na cena internacional. A instabilidade decorrente fomentou ideais separatistas e conflitos de cariz étnico e religioso e a expansão das redes de crime organizado. Cumulativamente a relativa facilidade de acesso a agentes radiológicos, químicos e biológicos criou a percepção do aumento da probabilidade de utilização de armas de destruição massiva (Paulos, 2005, 121-125).

A globalização, a liberalização dos mercados e a liberdade de circulação de pessoas e equipamentos propiciam os fluxos migratórios e com eles a disseminação do narcotráfico, tráfico de pessoas e migração ilegal. Estas actividades financiam o crime organizado e o terrorismo, que assumem assim uma dimensão transnacional, constituindo uma ameaça à vida das pessoas, à estabilidade das sociedades e à autoridade dos Estados.

Tratando-se de uma ameaça transnacional, da qual a Al-Qaeda é exemplo, estas acções, transcendem a capacidade de resposta individualizada dos Estados. Nesse sentido surgiram novas formas de cooperação internacional no âmbito da segurança e defesa.

A agregação de estados em grandes espaços, para superar vulnerabilidades unilaterais, como é o caso da União Europeia e a crescente interdependência que daí decorre contribuíram para o crescimento das sociedades transnacionais e a diluição das fronteiras geográficas (Moreira, 2007, 72).

Desta situação resulta a aproximação entre os conceitos de segurança e defesa, já que assuntos que eram tipicamente da esfera de cada um deles têm implicações sobre o outro. Exemplos característicos são o da imigração clandestina, que já não é somente um problema de segurança interna e o atentado às Torres Gémeas em 11 de Setembro de 2001, em que uma ameaça externa com origem no próprio país originou uma situação catastrófica ao nível da segurança interna. Por isso, o papel das forças armadas assume maior relevância também a nível interno, por estas deterem meios que permitem uma resposta mais eficaz.

b. O caso português

A localização geográfica do nosso país, a descontinuidade do território, a sua característica de fronteira externa da União Europeia e a extensão do Espaço Estratégico de Interesse Nacional Permanente, patente no Conceito Estratégico de Defesa Nacional, colocam a Portugal desafios acrescidos, a nível interno e também obrigações no plano de cooperação externa.

Portugal tem sob sua responsabilidade uma vasta extensão de mar e espaço aéreo por onde passam muitas rotas marítimas e aéreas, susceptíveis de serem utilizadas pelas redes de narcotráfico, tráfico de pessoas e imigração ilegal.

A importância destes espaços para a economia nacional e a sua vulnerabilidade perante atentados aos recursos ambientais e a destruição dos recursos marinhos constituem uma realidade que não pode ser escamoteada.

Ciente dos desafios e obrigações que se colocam a Portugal e no sentido de minimizar os riscos e garantir uma capacidade de resposta adequada, o Estado entendeu por bem rever a fronteira entre os conceitos de segurança e de defesa⁸. Nesse sentido, de acordo com o Conceito Estratégico de Defesa Nacional a “defesa nacional deverá ter capacidade para participar na segurança interna, nos termos da lei” com vista a proteger o Estado e a comunidade de qualquer agressão. O mesmo documento refere ainda que é “interesse estratégico prioritário para Portugal” que a defesa nacional participe nas “acções de fiscalização, detecção e rastreio do tráfico de droga nos espaços marítimo e aéreo” e no combate às redes de imigração ilegal. Esta realidade evidencia ainda mais a necessidade de criar um sistema eficaz que promova a segurança da aviação civil em Portugal.

⁸ Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/2003.

c. A segurança da aviação civil internacional

As acções de interferência ilegal e os atentados contra aeronaves civis constituem uma forma mediática e poderosa de manifestação e de reivindicação, com terríveis implicações na vida das pessoas e na economia e estabilidade das sociedades. Estatísticas divulgadas pela *Aviation Safety Network* mostram que até 19 de Fevereiro de 2007 foram registados 1026 casos de interferência ilegal e 397 actos criminosos sobre aeronaves.

A vulnerabilidade das aeronaves é elevada, já que, por exemplo, um ataque através da utilização de MANPADS⁹ destrói uma aeronave e causa a morte aos seus passageiros e tripulantes. Um acto de intervenção ilícita expõe uma quantidade de passageiros como reféns. Mercê essencialmente da velocidade e alcance das aeronaves, é relativamente fácil atingir alvos vitais de um estado, como ficou demonstrado nos Estados Unidos em 11 de Setembro de 2001.

A realização de voos com aeronaves de pequeno porte, operadas a partir de aeródromos secundários ou áreas de aterragem rudimentares com propósitos ilegais, como disseminação de agentes químicos e biológicos, o tráfico de droga ou a imigração ilegal é outra forma de emprego das aeronaves ao serviço do crime.

A segurança da aviação civil não se confina a ameaças directas sobre aeronaves. A intervenção sobre o espectro electromagnético, os sistemas de comunicações e equipamentos de gestão do tráfego aéreo constituem possibilidades subtis de causar a disrupção dos fluxos de tráfego e acidentes de proporções consideráveis.

Todas estas acções podem ocorrer sem que os prestadores civis dos serviços de tráfego aéreo tenham qualquer contacto com as aeronaves, ou que saibam sequer da sua existência, bastando para isso que não depositem plano de voo ou operem com o “*transponder*”¹⁰ desligado.

A única forma de reduzir essa vulnerabilidade consiste na coordenação e cooperação entre as forças de segurança, serviços de informações, operadores das aeronaves, tripulações, serviços de tráfego aéreo e sistemas de defesa aérea. Estes últimos incluem radares que detectam as aeronaves, mesmo que não operem o respectivo “*transponder*”.

⁹ “Man-portable air defence systems”.

¹⁰ Equipamento de bordo que recebe sinais de interrogação e transmite sinais codificados de resposta, que são apresentados no visor de radar de vigilância, através dos quais é possível identificar a aeronave.

d. O contributo das organizações internacionais

Em consequência do atentado de 11 de Setembro e fruto do contexto internacional de segurança e defesa, as organizações internacionais intensificaram esforços para enfrentar as novas ameaças. Dessas organizações destacam-se a OACI, a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (European Organisation for the Safety of Air Navigation – EUROCONTROL), a Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC), Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) e a União Europeia.

Não se fará uma listagem exaustiva das convenções, resoluções, recomendações e trabalhos desenvolvidos nesta matéria, mas referir-se-ão somente as iniciativas mais importantes desenvolvidas por estas organizações e que se relacionam directamente com este trabalho.

- (1) **Organização da Aviação Civil Internacional.** É uma agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU) para a aviação civil. Foi criada pela Convenção sobre a Aviação Civil Internacional em Chicago em 7 de Dezembro de 1944.

Através do Anexo 17 à Convenção, designado “*Security*”, publica os padrões e práticas recomendadas relativas à prevenção e actuação face a actos de interferência ilegal. Este Anexo tem vindo a sofrer emendas ao longo do tempo, para incluir novos procedimentos, nomeadamente acerca da protecção da cabina de pilotagem e ao rastreio de passageiros e bagagem.

Em Junho de 2002 foi criado o “Aviation Security Plan of Action” com o objectivo de reforçar a segurança da aviação civil internacional, no seguimento da Resolução da Assembleia A33-1 “*Declaration on misuse of civil aircraft as weapons of destruction and other terrorist acts involving civil aviation*”.

Para auxiliar os Estados membros a incrementar a segurança da aviação civil a OACI difunde “*Aviation Security Training Packages*” e ministra cursos nessa área.

- (2) **Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea.** Organização intergovernamental civil e militar, criada em 1963. Conta actualmente com 38 membros, Portugal incluído. Persegue o objectivo de desenvolver um sistema

uniforme de gestão de tráfego aéreo (*Air Traffic Management* – ATM), incorporado no conceito do Céu Único Europeu.

O EUROCONTROL escalona a segurança da gestão do tráfego aéreo em cinco cenários: segurança do espaço aéreo, segurança a bordo das aeronaves, *RENEGADE*, segurança nas instalações aeroportuárias e segurança da informação e comunicações. Identifica o cenário *RENEGADE* como reactivo, onde o terrorismo toma a iniciativa. Significa que os cenários precedentes falharam. Resta então uma última hipótese de evitar um desastre e o tempo oportuno para reagir é crítico. É nesse pressuposto que se baseia o programa do EUROCONTROL “ATM Strategy For The Years 2000+”.

Na área da segurança foram desenvolvidos os seguintes grupos de trabalho e sistema:

- Em 2005, o “NATO/EUROCONTROL ATM Security Co-ordination Group” (NEASCOG) foi reforçado e constituiu-se um fórum destinado a todas as entidades que contribuem para a segurança do espaço aéreo e da gestão do tráfego aéreo na Europa.
- O “Civil/Military Interface Standing Committee” (CMIC), órgão consultivo do Conselho do EUROCONTROL, composto por civis e militares, tem o objectivo de conciliar os interesses civis e militares em termos de utilização do espaço aéreo, equipamentos de bordo, e necessidades de segurança e defesa dos Estados. Procura ainda a harmonização na área de comunicações, navegação e vigilância (Communications, Navigation, Surveillance – CNS).
- O “European Regional Renegade Information Dissemination System” (ERRIDS) é um sistema destinado a recolher, processar e difundir informação em tempo real acerca de incidentes de segurança na gestão de tráfego aéreo. Encontra-se em desenvolvimento, prevendo-se que esteja implementado em 2009. Este sistema estará acessível aos países da OTAN, organismos nacionais de defesa e policiamento aéreo, autoridades governamentais, operadores aéreos e aeroportuários e prestadores de serviços de tráfego.

- (3) **Conferência Europeia da Aviação Civil.** Organização intergovernamental fundada em 1955, conta actualmente com 42 países membros, um dos quais Portugal. Destina-se a promover o desenvolvimento do transporte aéreo e a

segurança da navegação aérea no continente Europeu. Esta organização mantém uma estreita cooperação com outras, como a Comunidade Europeia e a OACI

As suas resoluções e recomendações são de natureza consultiva. A publicação de um manual de segurança da aviação civil, denominado ECAC.CEAC Doc 30 parte II “ECAC Policy Statement in the Field of Aviation Security” serviu de base à criação de regulamentação da União Europeia nesta matéria.

- (4) **União Europeia.** O Parlamento Europeu publicou o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 de 12 de Dezembro de 2002. Este documento estabelece as regras comuns para a Segurança da Aviação Civil, que se traduzem, entre outras, na necessidade de cada Estado nomear “uma autoridade adequada” responsável pela coordenação e supervisão da aplicação do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

O programa é aplicável a todos os aeroportos e aeródromos abertos ao transporte aéreo comercial, situados no território dos Estados membros. Os transportadores aéreos estão também obrigados a implementar um programa de segurança.

- (5) **Organização do Tratado do Atlântico Norte.** Esta organização foi criada em 1949 com o propósito de salvaguardar a liberdade e a segurança dos Estados membros, por meios políticos e militares, de acordo com o Tratado e os princípios da Carta das Nações Unidas.

No âmbito da segurança da aviação o “NATO Air Traffic Management Committee” (NATMC) é responsável por garantir a coordenação e harmonização de requisitos civis e militares em termos de gestão do tráfego aéreo. É ao nível deste órgão que se materializa a cooperação entre a OTAN e organizações civis como o EUROCONTROL e a OACI (NATO Handbook, 2001, 184).

O Sistema Integrado de Defesa Aérea (“NATO Integrated Extended Air Defence System” - NATINEADS) é constituído pelos sistemas de armas, de comando e controlo e procedimentos de actuação. Destina-se a assegurar a defesa e integridade do espaço aéreo dos países membros, através de missões de vigilância e policiamento aéreo (NATO Handbook, 2001, 185-185).

O NATINEADS permite agir face a uma situação de RENEGADE, entre outras. Todavia, a responsabilidade pelo uso da força contra aeronaves civis que representem uma possível ameaça terrorista é da responsabilidade da Autoridade Nacional Governamental (ANG) com jurisdição sobre o espaço aéreo onde a situação RENEGADE ocorra. Nesse sentido, a OTAN solicitou aos países membros a nomeação da ANG e definiu competências e procedimentos com vista a uma reacção rápida.

e. Síntese.

O contexto actual de segurança e defesa a nível internacional caracteriza-se por uma diluição da fronteira entre segurança interna e defesa nacional, levando à necessária cooperação entre as forças armadas e as forças de segurança para enfrentar as novas ameaças que se colocam aos Estados. Portugal pela sua posição geo-estratégica e pelo vasto mar e espaço aéreo jurisdicional enfrenta desafios acrescido.

As organizações internacionais que objectivam a segurança da aviação civil estabeleceram programas e procedimentos a aplicar nas infra-estruturas aeronáuticas e a bordo das aeronaves com vista a dissuadir, prevenir e combater actos ilícitos contra a aviação civil. O EUROCONTROL preconiza, para além disso, a necessidade de garantir também a segurança do espaço aéreo.

Perante o novo ambiente de segurança e defesa reitera-se a ideia de que, no âmbito da segurança da aviação civil, o actual sistema de segurança interna não está convenientemente preparado para fazer face às novas ameaças.

Assim, será apresentado no capítulo seguinte o modelo de SAA, que possua as valências necessárias para promover a segurança da aviação civil internacional no actual contexto de segurança e defesa.

3. O Sistema de Autoridade Aeronáutica

a. Finalidade e competências

No quadro da segurança interna pretende-se um SAA que congregue entidades, que desenvolvam acções de carácter preventivo e reactivo, nas vertentes da segurança das infra-estruturas aeronáuticas, a bordo das aeronaves e do espaço aéreo, como forma de se adequar ao novo ambiente de segurança e defesa da aviação civil internacional.

Estas acções têm por objectivo reduzir a vulnerabilidade, aumentar a dissuasão e possuir capacidade de actuação em tempo oportuno dos meios disponíveis. Assim, o SAA deve ser o organismo institucional formado pelas entidades, órgãos ou serviços que exerçam poderes de autoridade aeronáutica.

Deve entender-se por autoridade aeronáutica, o poder público a exercer no espaço de jurisdição nacional, através do exercício de funções consultivas, de vigilância e policiamento aéreo, policiais, de coordenação, de fiscalização e executivas.

O SAA deve ter as seguintes competências¹¹:

- Promover a segurança aeroportuária, das ajudas à navegação e dos sistemas de gestão de tráfego aéreo;
- Promover a segurança do espaço aéreo, através da vigilância e policiamento aéreo;
- Promover a segurança da navegação aérea;
- Prevenir e reprimir acções criminosas veiculadas por aeronaves, sistemas de telecomunicações ou infra-estruturas aeronáuticas, ou que elejam estes meios como alvos;
- Fiscalizar a observância das regras do ar e dos procedimentos de tráfego aéreo;
- Fiscalizar as actividades dos operadores da aviação civil;
- Participar nos sistemas de segurança interna e protecção civil.

b. Entidades que devem integrar o Sistema de Autoridade Aeronáutica

O SAA deve ser formado por um conjunto de entidades, cuja conjugação das competências previstas nos respectivos diplomas legais, concorra para assegurar as atribuições do sistema. Listam-se seguidamente essas entidades, especificando-se o contributo de cada uma no âmbito do SAA.

- (1) **Força Aérea Portuguesa.** De acordo com o artigo 1º da sua Lei orgânica (Decreto-Lei nº 51/93 de 26 de Fevereiro), a Força Aérea coopera na defesa militar da República através da realização de operações aéreas e da defesa aérea do espaço estratégico de interesse nacional permanente. Compete-lhe ainda

¹¹ Tópico da entrevista ao Chefe em exercício da Repartição de Operações do Estado-Maior da Força Aérea.

executar missões no âmbito dos compromissos internacionais e as missões de interesse público que especificamente lhe forem consignadas.

A Força Aérea é a única Instituição do Estado que dispõe de um sistema de vigilância, aeronaves de intercepção em estado de prontidão e uma estrutura de comando e controlo, para realizar a vigilância e policiamento aéreo. Estes recursos permitem monitorizar permanentemente o espaço aéreo nacional e accionar em curto espaço de tempo uma força para interceptar, com o propósito de identificar e, se necessário, intervir sobre meios aéreos.

As medidas de intervenção podem limitar-se a compelir a aeronave a abandonar o espaço aéreo, a aterrar num determinado aeródromo ou aeroporto ou, em último caso, proceder ao seu derrube, após obtida autorização da Autoridade Nacional Governamental. A “Directiva Operacional N.º 015/CEMGFA/02 – DEFESA AÉREA EM TEMPO DE PAZ” identifica a estrutura de comando e controlo para a execução da defesa aérea, quer no âmbito nacional quer OTAN e estabelece o canal de decisão para o emprego da força contra aeronaves civis.

Deste modo, advogamos a participação da Força Aérea no SAA, através do seu sistema de defesa aérea.

(2) Instituto Nacional de Aviação Civil. As atribuições referidas na alínea b. do capítulo 1, juntamente com as seguintes, concorrem para a prossecução das atribuições do SAA:

- Promover a segurança aérea, regulamentando, inspeccionando e fiscalizando as organizações e actividades do sector;
- Estabelecer objectivos de segurança operacional para a operação dos meios aéreos e de infra-estruturas de apoio;
- Assegurar o bom ordenamento das actividades no âmbito da aviação civil e promover a protecção dos operadores contra práticas e actos ilícitos.

(3) Guarda Nacional Republicana (GNR). A GNR é uma força de segurança de natureza militar que participa activamente na segurança interna, garantindo a ordem pública e a protecção das pessoas e bens. Está implantada em todo o território nacional, detém um vasto leque de atribuições, das quais se destacam a participação no controlo da entrada e saída de pessoas e bens no território

nacional e a vigilância e protecção de pontos sensíveis, nomeadamente infra-estruturas aeroportuárias.

Esta força de segurança tem ainda como atribuições a prevenção da criminalidade em geral, detectar tráfico e consumo estupefacientes e desenvolver acções de investigação criminal e de infracções tributárias, fiscais e aduaneiras (Lei n.º 63/2007 de 6 de Novembro).

- (4) **Polícia de Segurança Pública.** A PSP tem por missão garantir a segurança interna. De acordo com a sua lei orgânica (Lei n.º 53/2007 de 31 de Agosto), as atribuições genéricas da PSP são comuns à GNR, porquanto se considera desnecessário a sua repetição nesta alínea.

Relativamente a atribuições específicas, cabe a esta Força de Segurança licenciar, controlar e fiscalizar as actividades de segurança privada entre outros locais, em infra-estruturas aeroportuárias.

No âmbito da segurança aeroportuária é responsabilidade da PSP a adopção de medidas de prevenção e repressão dos actos ilícitos contra a aviação civil, nomeadamente a elaboração dos programas de segurança aeroportuária definidos no âmbito da FAL/SEC.

- (5) **Polícia Judiciária (PJ).** A PJ é um corpo superior de polícia criminal, tutelado pelo Ministério da Justiça. De acordo com a sua lei orgânica, Decreto-Lei n.º 275-A/2000 de 9 de Novembro, a PJ tem, entre outras, competências em matéria de prevenção e investigação criminal, das quais se destacam as seguintes:

- Vigiar e fiscalizar lugares e estabelecimentos onde haja suspeita fundada de receptação e comercialização ilícitas de bens, bem como actividades de tráfico de pessoas, armas e estupefacientes;
- Vigiar e fiscalizar locais de embarque ou de desembarque de pessoas ou de mercadorias, fronteiras e meios de transporte;
- Investigar os seguintes crimes:
 - Organizações terroristas e terrorismo;
 - Escravidão, sequestro e rapto ou tomada de reféns;
 - Captura ou atentado à segurança de transporte por ar, água, caminho-de-ferro ou rodovia;

- Executados com bombas, engenhos explosivos, armas de fogo e objectos armadilhados, armas nucleares, químicas ou radioactivas;
- Associações criminosas.

(6) **Serviço de Informações de Segurança (SIS).** O SIS é um dos serviços do Sistema de Informações da República Portuguesa e o único incumbido de produzir informações que contribuam para a salvaguarda da “segurança interna e a prevenção da sabotagem, do terrorismo, da espionagem e a prática de actos que, pela sua natureza, possam alterar ou destruir o Estado de direito constitucionalmente estabelecido” (artigo 3º da Lei n.º 9/2007 de 19 de Fevereiro).

Ainda segundo o artigo 33º da mesma lei, este serviço tem especificamente as atribuições de “pesquisar, analisar, processar e difundir as informações produzidas às entidades que lhe forem indicadas e comunicar, nos termos da lei, as informações de que tenha conhecimento respeitantes à segurança interna e à prevenção da criminalidade.

(7) **Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF).** O Serviço de Estrangeiros e Fronteiras é um serviço de segurança que, no âmbito da segurança da aviação civil, tem as seguintes atribuições, plasmadas no Decreto-Lei n.º 252/2000 de 16 de Outubro:

- Proceder ao controlo da circulação de pessoas nos postos de fronteira incluindo a zona internacional dos aeroportos;
- Impedir o desembarque de passageiros e tripulantes de embarcações e aeronaves que provenham de portos ou aeroportos de risco sob o aspecto sanitário;
- Autorizar e verificar a entrada de pessoas a bordo de embarcações e aeronaves;
- Coordenar a cooperação entre as forças e serviços de segurança nacionais e de outros países em matéria de circulação de pessoas, do controlo de estrangeiros e da investigação dos crimes de auxílio à imigração ilegal.

c. Organização do Sistema de Autoridade Aeronáutica.

A articulação das diversas entidades é crucial para a eficácia do sistema, não só pelo

poder já instituído, como é o caso do INAC, mas também porque elas são tuteladas por ministérios diferentes. No sentido de garantir a conjugação de esforços e a cooperação entre as entidades é necessário que o sistema esteja organizado de forma racional. Para tal deve ter-se em conta os seguintes factores:

- As atribuições e as competências de cada entidade;
- A actuação da FAP em acções de vigilância e policiamento aéreo pode implicar missões de interceptação. Se estivermos perante uma situação de RENEGADE a decisão acerca do emprego dos sistemas de armas é de “elevada responsabilidade e tem que ser assumida num curto espaço de tempo”¹². Porquanto existe um canal expedito de decisão entre a FAP e a ANG, que em Portugal é o Primeiro-ministro ou em sua substituição o Ministro da Defesa Nacional. Por esta razão, a participação da FAP só pode ser independente ou ocupar um nível cimeiro no SAA.

Nesse sentido, consideramos que o Sistema de Autoridade Aeronáutica deve ter a seguinte organização:

- Conselho do Sistema de Autoridade Aeronáutica
- Comissão de Autoridade Aeronáutica
- Serviço de Policiamento aéreo
- Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil

(1) **Conselho do Sistema de Autoridade Aeronáutica.** Este Conselho, localizado ao nível estratégico, deve ser presidido pelo Ministro da Defesa Nacional e reunir a tutela de todas as entidades que participam no Sistema, bem como a Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN), o presidente do conselho directivo do INAC e os comandantes ou directores das forças e serviços de segurança. Deverá ter as seguintes competências¹³:

- Definir as linhas gerais de cooperação entre as diversas entidades, no âmbito da aviação civil, nomeadamente para a troca de informação e coordenação;
- Aprovar orientações estratégicas para a prevenção e repressão de actos ilícitos contra a aviação civil;
- Aprovar as revisões ao Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;
- Estabelecer as linhas gerais para a partilha de informação entre as entidades do sistema.

¹² Directiva Operacional N.º 015/CEMGFA/02 – DEFESA AÉREA EM TEMPO DE PAZ, parágrafo 6 alínea b.

¹³ Tópico da entrevista ao Chefe em exercício da Repartição de Operações do Estado-maior da Força Aérea.

(2) **Comissão de Autoridade Aeronáutica.** Órgão de coordenação operacional, constituído por representantes das entidades e sistema de policiamento. Deve ter, entre outras as seguintes atribuições:

- Analisar os incidentes de segurança, numa perspectiva ampla e integrada, com vista à criação de procedimentos de coordenação da actuação das entidades;
- Estudar e propor planos de actuação conjunta que visem a segurança da aviação civil;
- Estudar e propor procedimentos para partilha e cruzamento de informação com vista a possuir capacidade de resposta coordenada e em tempo oportuno.

(3) **Serviço de Policiamento Aéreo.** Este sistema desenvolve um serviço em tempo de paz, consubstanciado na execução de missões no âmbito da segurança nacional em coordenação com as forças e serviços de segurança. Utiliza para tal os meios afectos ao sistema de defesa aérea. Assim, o Serviço de Policiamento Aéreo deverá ser composto por:

- Autoridade Aeronáutica Nacional
- Estrutura de Comando e Controlo
- Unidades de vigilância e detecção
- Unidades aéreas

A AAN deve ser a entidade responsável pela coordenação e administração do serviço de policiamento aéreo que, integrado na FAP, possui competências e desenvolve acções enquadradas no âmbito do SAA. Deverá ainda representar o SAA no sistema de segurança interna. O Chefe do Estado-Maior da Força Aérea deve ser a AAN.

Para que as acções de policiamento aéreo tenham legalidade no quadro do SAA, têm que ser consideradas medidas de polícia¹⁴ e, consequentemente, as entidades que determinam a sua execução devem ser investidas de autoridade de polícia. Deste modo devem considerar-se medidas de policia as seguintes acções sobre aeronaves civis, sempre que pela sua atitude ou pelas informações disponíveis sejam consideradas suspeitas:

¹⁴ Tópico da entrevista ao Chefe em exercício da Repartição de Operações do Estado-maior da Força Aérea.

- Intercepção com a finalidade de identificação;
- Escolta de aeronaves com vista a compeli-las a abandonar determinada porção de espaço aéreo ou o espaço de jurisdição nacional;
- Determinar a aterragem de aeronaves num aeroporto ou aeródromo adequado;
- Impor restrições à entrada de aeronaves no espaço estratégico de interesse nacional permanente.

Deverão ser atribuições do Serviço de Policiamento Aéreo no exercício de autoridade aeronáutica, as seguintes¹⁵:

- Efectuar o policiamento aéreo;
- Cooperar com as forças e serviços de segurança na prevenção da criminalidade organizada e o terrorismo;
- Prevenir e reprimir a utilização do espaço aéreo para a execução de acções criminosas e terroristas;
- Fiscalizar o cumprimento das regras do ar;
- Executar actos administrativos emanados da autoridade competente que visem impedir o incumprimento da lei ou a sua violação continuada;
- Apoiar aeronaves em emergência durante o voo.

(4) Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil. Este sistema deve ser reformulado, no sentido da sua simplificação, de modo a responder às necessidades operacionais. Deverá incluir as entidades que estão legalmente sujeitas à jurisdição do INAC, enquanto organismo regulador do sector.

d. Síntese

O modelo de SAA constante da hipótese formulada neste trabalho foi caracterizado, no sentido de testar a sua adequação ao novo ambiente de segurança e defesa no âmbito da segurança da aviação civil internacional. Mediante a análise das competências consagradas nas leis orgânicas do INAC, das forças e serviços de segurança e da missão da FAP, verifica-se que estão contempladas as três vertentes da segurança da aviação civil. Por último, a articulação e organização das entidades no sistema permitem estabelecer os mecanismos para a cooperação, coordenação e partilha de informação necessárias à eficácia do sistema.

¹⁵ Tópico da entrevista ao Chefe em exercício da Repartição de Operações do Estado-maior da Força Aérea.

4. Conclusão

Foi analisado o estado da segurança da aviação civil em Portugal e também a sua integração na segurança interna enquanto actividade exercida pelo Estado com vista à manutenção da ordem pública e protecção de pessoas e bens. No quadro da segurança interna perante o vazio regulamentar do SAA, assistimos a uma discrepância entre diplomas legais, nomeadamente entre a Lei de segurança interna o diploma regulamentar do GCS. Enquanto que na primeira são os órgãos do SAA que participam no sistema de segurança interna, no segundo esses órgãos dão lugar ao presidente do conselho directivo do INAC.

O INAC, entidade reguladora do sector, tem colmatado parcialmente esse vazio regulamentar. Conta para isso com a FAL/SEC, enquanto órgão consultivo do presidente do conselho directivo daquele Instituto, com uma estrutura central e local que engloba um número representativo de entidades ligadas à segurança da aviação civil.

A partir de 2003, aquando da aprovação do PNSAC, passou a existir outra estrutura, designada SNSAC. O presidente do conselho directivo do INAC foi então designado ANSAC, como responsável pela implementação do PNSAC. Ambos têm competências comuns em matéria de segurança da aviação civil e ambos fazem parte do GCS.

Esta nova estrutura foi criada com a mesma finalidade da FAL/SEC. Ambas resultam da aplicação em Portugal de directivas, padrões e práticas recomendadas relativas à segurança da aviação civil, emanadas das organizações e acordos internacionais de que o Estado é membro e subscrito. As duas estruturas compreendem representantes das mesmas entidades. Cumulativamente, a nível local o SNSAC preconiza a existência de quatro órgãos enquanto que a FAL/SEC contempla apenas um. Sendo que a nível local as entidades representadas nas duas estruturas são as mesmas, estamos perante um cenário confuso e originador de inoperância. Nenhuma destas estruturas, tão-pouco o INAC faz referencia à segurança do espaço aéreo.

A instabilidade que se vive em determinadas partes do globo, como na Europa de Leste e em África onde proliferam os conflitos separatistas de índole étnica e religiosa tem contribuído, a par com a globalização e a liberalização dos mercados, para os movimentos migratórios de que Portugal é um exemplo típico. Esta situação propiciou o desenvolvimento do crime organizado, abriu portas do tráfico de drogas e de pessoas e à migração ilegal.

A relativa facilidade com que se pode aceder a agentes químicos, biológicos e radiológicos e armamento ou até aeronaves para os disseminar, coloca aos Estados a necessidade de manterem um elevado nível de alerta e maior esforço para enfrentarem as novas formas de

ameaça que caracterizam este contexto de segurança e defesa. Daqui resulta a necessária cooperação entre as Forças Armadas e as forças de segurança.

Neste âmbito, Portugal corre riscos acrescidos decorrentes da sua localização geográfica, pela vasta extensão de mar, pelo extenso espaço estratégico de interesse nacional permanente e também por ser um ponto de entrada na Europa por ar e mar, a partir dos continentes africano e americano. O Conceito Estratégico de Defesa Nacional aprovado em 2003 espelha esta realidade actual da segurança e defesa a nível internacional, ao questionar a fronteira entre os conceitos de segurança e defesa, no sentido rentabilizar os meios ao dispor do Estado para enfrentar as novas ameaças.

Incontornavelmente o atentado nos Estados Unidos da América em 11 de Setembro de 2001 levou à redefinição da postura das organizações internacionais, nomeadamente em matéria de segurança da aviação civil. A adopção por parte dessas organizações de medidas a fim de prevenir e reprimir acções terroristas no sector da aviação civil internacional só será eficaz se houver cooperação entre os Estados para a aplicação harmonizada dessas medidas.

Ficou provado nesse atentado que a segurança da aviação civil passa em grande medida pela segurança do espaço aéreo. A vigilância e a capacidade de intervenção no espaço aéreo são vitais para a detecção antecipada de eventuais acções hostis, funcionando também como factor dissuasor.

As principais organizações internacionais ligadas à defesa e à segurança da aviação civil responsáveis pelo normativo que enquadra a segurança da aviação civil internacional são a OACI, o EUROCONTROL, a CEAC, a União Europeia e a OTAN.

O Anexo 17 à Convenção da Aviação Civil Internacional é o principal documento que condensa os padrões e as práticas recomendadas pela OACI, destinadas à prevenção e repressão de acções de interferência ilegal contra a aviação civil. Na observância do preceituado neste Anexo foi criada a FAL/SEC.

O EUROCONTROL, enquanto organização civil e militar tem orientado a sua actuação para a coordenação civil-militar, através da cooperação com a OTAN e criação de vários grupos de trabalho dos quais se destacam o NEASCOG e o CMIC. O NEASCOG funciona como um fórum e trata essencialmente da interoperabilidade entre sistemas de navegação civis e militares. O CMIC procura conciliar os interesses civis e militares em termos de utilização do espaço aéreo, equipamentos de bordo, e necessidades de segurança e defesa dos Estados.

No sentido de facilitar a coordenação e a partilha de informação esta Organização tem em desenvolvimento o sistema ERRIDS, destinado a recolher, processar e difundir informação em tempo real acerca de incidentes de segurança na gestão de tráfego aéreo.

Em matéria de segurança da gestão do tráfego aéreo o EUROCONTROL assume uma posição de charneira ao estabelecer cinco cenários – segurança do espaço aéreo, segurança a bordo das aeronaves, *RENEGADE*, segurança nas instalações aeroportuárias e segurança da informação e comunicações.

A CEAC destina-se a promover o desenvolvimento do transporte aéreo e a segurança da navegação aérea no continente Europeu, sendo que os seus trabalhos são de natureza consultiva. Através da cooperação com a União Europeia muitos destes trabalhos foram adoptados pelo Parlamento Europeu, dando origem a regulamentos. O documento ECAC.CEAC Doc. 30 parte II é um deles. Com base neste, a União Europeia criou o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 de 12 de Dezembro de 2002, que estipula as regras comuns para a Segurança da Aviação Civil. Em cumprimento deste regulamento foi criado o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e a respectiva autoridade responsável pela sua implementação (ANSAC). O Regulamento instituiu ainda a obrigatoriedade de rastreio da totalidade da bagagem de porão e de os transportadores aéreos criarem o seu próprio programa de segurança.

O “NATO Air Traffic Management Committee” (NATMC) é o organismo na OTAN destinado a garantir a coordenação e harmonização de requisitos civis e militares em termos de gestão do tráfego aéreo, em todo o espaço aéreo dos países membros, através da cooperação com outras organizações intergovernamentais como o EUROCONTROL, a OACI e a Associação Internacional de Transporte Aéreo.

Face às novas ameaças a OTAN adaptou o NATINEADS. Implementou procedimentos adicionais para clarificar e coordenar responsabilidades, no âmbito nacional e OTAN, na tomada de decisão acerca do uso de sistemas de armas contra aeronaves civis consideradas suspeitas. Nesse sentido criou o conceito *RENEGADE* e os procedimentos associados para actuar de forma eficaz na prevenção de ameaças terroristas que possam utilizar aviões comerciais como plataforma ou arma de ataque. Foi ainda solicitado aos países membros a nomeação da Autoridade Nacional Governamental sobre a qual recai a responsabilidade de decidir acerca do uso da força contra aeronaves civis.

O SAA a criar no quadro da segurança interna deve congrega e articular a actuação das entidades, órgãos ou serviços com responsabilidade na segurança e defesa no âmbito da segurança da aviação civil internacional. Foram em primeiro lugar listadas as atribuições que se pretende que o sistema desenvolva. De seguida foram analisadas as entidades órgãos ou serviços que, pelas suas competências, devem participar no sistema. Assim, foram identificadas o INAC, a FAP, a GNR, a PSP, a PJ, o SIS e o SEF.

Para a articulação destas entidades no sistema foi tido em conta a um conjunto de factores, dos quais se realça:

- A existência de uma entidade reguladora do sector com experiência acumulada no desempenhado efectivo de funções em substituição do SAA;
- A participação da FAP no SAA só pode ser independente ou ocupar um nível cimeiro em virtude da especificidade das acções a desenvolver.

Uma vez analisados os factores concluiu-se que o SAA deve ser constituído por um sistema nacional de segurança da aviação civil, sob a responsabilidade da ANSAC e por um serviço de policiamento aéreo encabeçado pela Autoridade Aeronáutica Nacional.

A coordenação destas entidades deve ser efectuada a dois níveis, o estratégico e o operacional, desenvolvida respectivamente, pelo Conselho do SAA e pela Comissão de Autoridade Aeronáutica. Ao nível estratégico serão definidas as linhas gerais de actuação, e no operacional, o estudo e elaboração de propostas de programas e procedimentos de coordenação, actuação, e partilha de informação entre as entidades.

Os contributos para o conhecimento resultantes da elaboração deste trabalho de investigação foram os seguintes:

- Auscultação do estado de segurança da aviação civil em Portugal e o seu enquadramento regulamentar, que permitiram uma visão panorâmica das diversas entidades responsáveis, sua estrutura e funções, bem como a sua ligação ao sistema de segurança interna;
- A segurança da aviação civil só é efectiva quando estiver garantida nas suas três vertentes – segurança do espaço aéreo, segurança aeroportuária e segurança a bordo das aeronaves;
- A segurança da aviação civil só é efectiva com a participação da FAP, através da vigilância e policiamento aéreo, uma vez que é este ramo das Forças Armadas que dispõe dos meios adequados para essa função.

Como corolário deste trabalho de investigação, recomenda-se à Repartição de Operações do Estado-maior da Força Aérea que promova as acções necessárias conducentes a:

- Elaboração da proposta de diploma regulamentar do SAA;
- Elaboração da proposta de diploma regulamentar do Serviço de Policiamento aéreo, incluindo a tipificação das medidas de polícia a desenvolver pelo serviço, bem como a atribuição de autoridade de polícia para determinar e execução dessas medidas;

- Revisão do PNSAC para incluir a vertente da segurança do espaço aéreo e simplificação da estrutura do SNSAC, a fim de o adequar às necessidades operacionais;
- A extinção da FAL/SEC e transferência das suas competências relativas à facilitação para o Gabinete de Facilitação e Segurança da Aviação Civil.

Bibliografia

Diplomas e Regulamentos:

Decreto-Lei n.º 10/2004 de 9 de Janeiro. *Diário da República*, 1.ª Série-A, N.º 7, pp. 106-112.

Decreto-Lei n.º 43/2002 de 2 de Março. *Diário da República*, 1.ª Série-A, N.º 52, pp. 1750-1752.

Decreto-Lei n.º 44/2002 de 2 de Março. *Diário da República*, 1.ª Série-A, N.º 52, pp. 1752-1758.

Decreto-Lei n.º 49/93 de 26 de Fevereiro. *Diário da República*, 1.ª Série-A, N.º 48, pp. 815-822.

Decreto-Lei n.º 51/93 de 26 de Fevereiro. *Diário da República*, 1.ª Série-A, N.º 48, pp. 827-832.

Decreto-Lei n.º 61/88 de 27 de Fevereiro. *Diário da República*, 1.ª Série, N.º 48, pp. 690-691.

Decreto-Lei n.º 145/2007 de 27 de Abril. *Diário da República*, 1.ª Série, N.º 82, pp. 2712-2719.

Decreto-Lei n.º 149/2001 de 7 de Maio. *Diário da República*, 1.ª Série-A, N.º 105, pp. 2642-2644.

Decreto-Lei n.º 252/2000 de 16 de Outubro. *Diário da República*, 1.ª Série-A, N.º 239, pp. 5749-5766.

Decreto-Lei n.º 254/2003 de 18 de Outubro. *Diário da República*, 1.ª Série-A, N.º 242, pp. 6979-6780.

Decreto-Lei n.º 275-A/2000 de 9 de Novembro. *Diário da República*, 1.ª Série-A, N.º 259, pp. 6300-(2) – 6300 (36).

Decreto-Lei n.º 322/98 de 28 de Outubro. *Diário da República*, 1.ª Série-A, N.º 249, pp. 5587-5591.

Decreto Regulamentar n.º 18/93 de 28 de Junho. *Diário da República*, 1.ª Série-B, N.º 149, pp. 3512-5313.

Deliberação do Conselho de Ministros n.º 248-DB/2003 de 23 de Dezembro de 2003.

Directiva Operacional N.º 015/CEMGFA/02 – DEFESA AÉREA EM TEMPO DE PAZ.

Lei n.º 4/2004 de 6 de Novembro. *Diário da República*, 1.ª Série-A, N.º 261, pp. 6598-6606.

Lei n.º 9/2007 de 19 de Fevereiro. *Diário da República* 1ª Série, N.º 35, pp. 1238-1252.

Lei n.º 20/87 de 12 de Junho. *Diário da República* 1ª Série, N.º 134, pp. 2294-2297.

Lei n.º 29/82 de 11 de Dezembro. *Diário da República*, 1.ª Série, N.º 285, pp. 4063-4079.

Lei n.º 52/2003 de 22 de Agosto. *Diário da República*, 1.ª Série-A, N.º 193, pp. 5398-5400.

Lei n.º 53/2007 de 31 de Agosto. *Diário da República*, 1.ª Série, N.º 168, pp. 6065-6074.

Lei n.º 63/2007 de 6 de Novembro. *Diário da República*, 1.ª Série, N.º 213, pp. 8043-8051.

Lei n.º 111/91 de 29 de Agosto. *Diário da República*, 1.ª Série-A, N.º 198, pp. 4490-4494.

Portaria n.º 543/2007 de 30 de Abril. *Diário da República*, 1.ª Série, N.º 83, pp. 2889-2892.

Protocolo entre a Força Aérea Portuguesa, o Instituto Nacional de Aviação Civil e a Navegação Aérea de Portugal, relativo ao processamento de aeronaves suspeitas. 7 de Novembro de 2006.

Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002. *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, n.º L355 de 30 de Dezembro de 2002, pp. 1-21.

Regulamento (CE) N.º 849/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 29 de Abril de 2004. *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, n.º L158 de 30 de Abril de 2004, pp. 1-6.

Regulamento (CE) n.º 622/2003 da Comissão, de 4 de Abril de 2003. *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, n.º L089 de 5 de Abril de 2003, pp. 9-10.

Resolução do Conselho de Ministros n.º45/2007. *Diário da República*, 1.ªSérie, N.º 55 de 19 de Março de 2007, pp. 1647-1650.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/2003. *Diário da República*, 1.ªSérie-B, N.º 16 de 20 de Janeiro de 2003, pp. 279-287.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/88. *Diário da República*, 1.ªSérie, Nº87 de 14 de Abril de 1988, pp. 1439-1440.

Entrevistas:

Tópico de Entrevista: Sistema de Autoridade Aeronáutica – composição e articulação. Com o Sr. TCOR/TOCART Carlos Paulos, chefe em exercício da Repartição de Operações do Estado-maior da Força Aérea. 11 de Janeiro de 2008.

Tópico de Entrevista: A segurança interna e o Sistema de Autoridade Aeronáutica. Com o Sr. Tenente-coronel da GNR Maximiano Gomes, no Gabinete Coordenador de Segurança. 7de Março de 2008.

Tópico de Entrevista: Comissão nacional de Facilitação e de Segurança. Com o Sr. MAJ/TOCART Martinho Marques, na qualidade de representante da Força Aérea na FAL/SEC entre 2004 e 2006. 13 de Março de 2008.

Tópico de Entrevista: Comissão nacional de Facilitação e de Segurança. Com o Sr. Fernando Coelho, Director adjunto da Comissão. 26 de Fevereiro de 2008.

Livros e Publicações:

BRITO, José Augusto de (2005). As Forças Armadas e o Terrorismo. *Cadernos Navais*, n.º 12. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha.

CARVALHO, Jorge Silva (2006). Segurança nacional e informações. *Segurança e Defesa*, 1, pp. 89-101.

FEITEIRA, Alice (2006). Segurança e defesa: um domínio único. *Segurança e Defesa*, 1, pp. 81-88.

GALAMAS, Francisco (2007). Terrorismo e as armas de destruição maciça. *Segurança e Defesa*, 3, pp. 107-111.

GONÇALVES, Arnaldo (2007). A erosão da linha divisória entre segurança interna e externa na política de segurança europeia: as consequências do 11 de Setembro de 2001. *Segurança e Defesa*, 3, pp. 89-96.

ICAO (2006). *Annex 17 to the convention on International Civil Aviation – Security*. 8ª ed. Montreal: ICAO.

LEITE, José M. L. Rodrigues (2006). O terrorismo e a segurança da aviação civil. *Segurança e Defesa*, 1, pp. 103 -112.

LOPES, António Jorge de Figueiredo (2006). Segurança e Cidadania - Conceitos e políticas. *Cadernos Navais*, n.º 19. Lisboa: Comissão Cultural da Marinha.

MOREIRA, Adriano (2007). O compromisso das Forças Armadas. *Segurança e Defesa*, 3, pp. 70 a73.

NATO (2007). *Standing Defence Plan 10901D “ACTIVE FENCE” NATO Integrated Air Defense (NATINADS) in Allied Command Operations (ACO)*. Belgium: NATO.

PAULOS, Carlos Manuel Diegues (2005). O Sistema de Autoridade Aeronáutica. In Gouveia, Jorge Bacelar (coordenador). *Estudos de Direito Aéreo*. Coimbra: Almedina, 2007, pp. 119-202.

PEREIRA, Júlio (2007). Segurança interna: o mesmo conceito, novas exigências. *Segurança e Defesa*, 3, pp. 97-101.

QUIVY, Raymond, CAMPENHOUDT, Luc Van, (2005). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. 4ª ed. Lisboa: Gradiva.

ROCHA, Miguel Trindade (2007). Branqueamento de capitais e financiamento do terrorismo, Investigador na área das políticas de segurança. *Segurança e Defesa*, 3, pp. 112-115.

Internet:

Aviation Safety Network. ASN Aviation Safety Database.[referência de 11 de Janeiro de

2008]. Disponível na Internet em: <<http://aviation-safety.net/database/>

ECAC. About ECAC. [referência de 17 de Março de 2008]. Disponível na Internet em: <<http://www.ecac-ceac.org/index.php?content=presentation&idMenu=1>

EUROCONTROL (2008). Civil/Military Interface Standing Committee. [referência de 18 de Março de 2008]. Disponível na Internet em: <http://www.eurocontrol.int/mil/public/standard_page/cmhc.html

EUROCONTROL (2005). ATM Security Scenarios. [referência de 18 de Março de 2008]. Disponível na Internet em: <http://www.eurocontrol.int/mil/public/standard_page/atmsec3.html

EUROCONTROL (2005).EUROCONTROL-NATO Co-operation. [referência de 18 de Março de 2008]. Disponível na Internet em: <http://www.eurocontrol.int/mil/public/standard_page/nato1.html

EUROCONTROL (2006). ERRIDS. [referência de 18 de Março de 2008]. Disponível na Internet em: <http://www.eurocontrol.int/security/public/standard_page/ERRIDS.html

ICAO- AVSEC. Aviation Security Plan of Action. [referência de 2 de Abril de 2008]. Disponível na Internet em: <<http://www.icao.int/atb/sfbranch/indexs.asp?static=mecanisme>

NATO (2001). NATO handbook 2001. [referência de 3 de Janeiro de 2008]. Disponível na Internet em: <<http://www.nato.int/docu/handbook/2001/index.htm>

NATO (2003). Interpreting Prague. *NATO Review*. [referência de 17 de Março de 2008]. Disponível na Internet em: <http://www.nato.int/docu/review/pdf/i1_en_review2003.pdf

NATO (2007). NATO Glossary of Abbreviations used in NATO Documents And Publications AAP-15. [referência de 28 de Dezembro de 2007]. Disponível na Internet em: <<http://www.nato.int/docu/stanag/aap015/2007-aap15.pdf>

NATO (2007). NATO Glossary of terms and Definitions AAP-6. [referência de 28 de Dezembro de 2007]. Disponível na Internet em:

<<http://www.nato.int/docu/stanag/aap006/aap6.htm>

NEVES, João Pires. As Forças Armadas e o “Ambiente Nacional” (II). *Jornal Defesa e Relações Internacionais*. 16 de Fevereiro de 2007 [referência de 28 de Dezembro de 2007]. Disponível na Internet em:

<<http://www.jornaldefesa.com.pt/pesquisa.asp>

ANEXO A

Lista de significados

Defesa Aérea: Conjunto de medidas destinadas a anular ou reduzir a eficácia de acções aéreas hostis (*Standing Defence Plan 10901D “ACTIVE FENCE” NATO Integrated Air Defense (NATINADS) in Allied Command Operations (ACO)*). Belgium: NATO, 2007, pp YY-1).

Interferência ilegal¹⁶: Tentativas ou actos contra a segurança da aviação civil e o transporte aéreo através de:

- captura ilegal de aeronaves tomada de reféns a bordo de aeronaves ou nos aeródromos;
- intrusão forçada a bordo de aeronaves, nos aeroportos ou facilidades aeronáuticas;
- introdução de armas ou outros artigos perigosos a bordo de aeronaves ou aeroportos;
- comunicação ou informação falsa com o objectivo de atentar contra a segurança das aeronaves, tripulações, passageiros, aeródromos ou facilidades aeronáuticas.

Policiaamento aéreo: A utilização de aeronaves de intercepção em tempo de paz com o propósito de preservar a integridade de determinada porção de espaço aéreo (*Standing Defence Plan 10901D “ACTIVE FENCE” NATO Integrated Air Defense (NATINADS) in Allied Command Operations (ACO)*). Belgium: NATO, 2007, pp YY-2).

RENEGADE: Termo usado para definir uma aeronave civil em voo, cuja atitude levanta suspeitas de que possa vir a ser usada como uma arma para perpetrar um ataque terrorista (*Standing Defence Plan 10901D “ACTIVE FENCE” NATO Integrated Air Defense (NATINADS) in Allied Command Operations (ACO)*). Belgium: NATO, 2007, pp YY-18).

Segurança: Estado de tranquilidade e de confiança mantido por um conjunto de condições materiais, económicas, políticas e sociais que garante a ausência de qualquer perigo, tanto para a colectividade como para o cidadão individualmente considerado, que se materializa na segurança

¹⁶ Annex 17 to the convention on International Civil Aviation – Security. 8ª ed. Montreal: ICAO, 2006, pp 1-1.

colectiva e que cabe ao Estado assegurar e manter¹⁷.

Segurança da aviação: Combinação de medidas e recursos materiais e humanos com vista à salvaguarda da aviação civil contra actos de interferência ilegal (Annex 17 to the convention on International Civil Aviation – Security. 8ª ed. Montreal: ICAO, 2006, pp 1-2).

Terrorismo: Considera-se grupo, organização ou associação terrorista todo o agrupamento de duas ou mais pessoas que, actuando concertadamente, visam prejudicar a integridade e a independência nacionais, impedir, alterar ou subverter o funcionamento das instituições do Estado previstas na Constituição, forçar a autoridade pública a praticar um acto, a abster-se de o praticar ou a tolerar que se pratique, ou ainda intimidar certas pessoas, grupos de pessoas ou a população em geral (N.º 1 do artigo 2º do Decreto-Lei n.º 52/2003 de 22 de Agosto).

Vigilância aérea: Observação sistemática do espaço aéreo por meios electrónicos, visuais ou outros, com o propósito primário de identificar e determinar os movimentos de aeronaves ou mísseis, amigos ou inimigos, numa porção de espaço aéreo (*Standing Defence Plan 10901D “ACTIVE FENCE” NATO Integrated Air Defense (NATINADS) in Allied Command Operations (ACO)*. Belgium: NATO, 2007, pp YY-3).

.

¹⁷ António José Fernandes, “Poder Político e Segurança Interna” in Manuel Monteiro Guedes Valente (coord.), *Actas do I Colóquio de Segurança Interna*, Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, Almedina Editora, Coimbra, 2005, pp. 30.

ANEXO B
ENTREVISTAS

**Entrevista ao Chefe em exercício da Repartição de Operações
do Estado-Maior da Força Aérea**

- 1- Que atribuições deverão ser cometidas ao Sistema de Autoridade Aeronáutica?
- 2- Como se deverá processar a participação da Força Aérea no sistema?
- 4- Por analogia com o sistema de autoridade marítima, a cabeça do sistema deve ser a autoridade aeronáutica nacional. Quem deve assumir essa autoridade, a FAP ou o INAC?
- 3- Como se deverá articular o sistema de modo a privilegiar a cooperação entre as entidades e torná-lo eficaz?
- 5- Com que fundamento legal poderá a FAP efectuar o policiamento aéreo e eventualmente interceptar aeronaves civis?
- 6- Que atribuições seriam cometidas ao sistema de policiamento aéreo?
- 7- Quem chefiaria o sistema de policiamento aéreo, o CEMFA ou o Comandante Operacional da FAP?

ANEXO B
ENTREVISTAS

Entrevista ao representante da Força Aérea na FAL/SEC entre 2004 e 2006

- 1- Que balanço faz acerca da participação da Força Aérea na FAL/SEC?
- 2- A Comissão esteve parada cerca de dois anos. Que factores estiveram na origem desse interregno?
- 3- Que contributo para a segurança da aviação civil destacaria dos trabalhos desenvolvidos em sede da FAL/SEC?
- 4- O Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil surgiu durante o período em que a Comissão esteve inactiva. A Comissão pronunciou-se sobre este programa?
- 5- O programa criou o Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil. Este conta com a participação da maioria das entidades representadas na FAL/SEC. Justifica-se a existência das duas estruturas ou uma deveria suceder à outra?

ANEXO B
ENTREVISTAS

Entrevista a responsável do Gabinete Coordenador de Segurança

- 1- Que razões são apontadas para que o SAA não tenha sido regulamentado e em que medida esse vazio legislativo se tem repercutido na actividade de segurança interna?
- 2- Duas das críticas apontadas ao actual sistema de segurança interna são a falta de coordenação e de partilha de informação entre as forças e serviços de segurança. O que muda na proposta de alteração do sistema de modo a sanar estas falhas?
- 3- A proposta de alteração da Lei de segurança interna continua a referir o SAA. Significará isso a assunção da importância e necessidade do sistema de autoridade aeronáutica no quadro da segurança interna?
- 4- Em matéria de segurança da aviação civil quem é o interlocutor do Gabinete Coordenador de Segurança, o INAC ou as Forças e Serviços de Segurança, uma vez que as medidas de segurança são quase exclusivamente asseguradas por estas?
- 5- Como seria encarada pelo GCS uma situação de uma aeronave em voo que se desviasse da sua rota, sobrevoasse a cidade de Lisboa e por isso se tornasse suspeita?
- 6- Como vê o Gabinete Coordenador de Segurança o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e o sistema por ele criado?

ANEXO B
ENTREVISTAS

Entrevista ao Director adjunto da Comissão Nacional de Facilitação e de Segurança

- 1- Que razões são apontadas para que o SAA não tenha sido regulamentado e em que medida esse vazio legislativo se repercutiu na actividade de segurança interna?
- 2- Sendo que o presidente do conselho directivo do INAC é simultaneamente a ANSAC, que ambos têm competências comuns e objectivam a segurança da aviação civil, que mais valia representa a ANSAC para além da que o INAC não assegure?
- 3- Porque razão as duas entidades, presidente do conselho directivo do INAC e Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, representadas pela mesma pessoa, têm assento do Conselho superior de Segurança Interna e Gabinete Coordenador de Segurança?
- 4- A criação do Sistema Nacional de Segurança da Aviação Civil em paralelo com a FAL/SEC não será prejudicial para as duas estruturas em termos de eficácia?
- 5- O SNSAC é o natural sucessor da FAL/SEC ou continuarão futuramente a coexistir as duas estruturas?
- 6- Que sistema de autoridade aeronáutica seria adequado no quadro do actual contexto de segurança interna?